

którego projektowanie ulic, budowa i utrzymanie mostów, utrzymanie znaków drogowych mieści się w sferze gospodarczej (lecz odmawia się kompensacji szkód poszkodowanym w wyniku kolizji spowodowanych niewłaściwie działającą sygnalizacją świetlną)⁵². Wyjątek na tym tle stanowi *Texas Tort Claim Act*, który znowelizowano w 1987 r. przez wprowadzenie rozróżnienia na działalność zwierzchnią i gospodarczą organów władzy lokalnej i ograniczenie odpowiedzialności w pierwszym obszarze. W wyliczeniu rodzajów działań zaliczanych do zwierzchnich znalazły się m.in. – uprzednio uważane za gospodarcze – projektowanie, budowa i utrzymanie dróg publicznych i mostów. Dla porównania, w orzecznictwie amerykańskich sądów federalnych dominującym stanowiskiem jest uznanie decyzji w sprawie zarządzania znakami drogowymi za decyzję z zakresu planowania, chyba że organowi można przypisać wiedzę o konkretnych miejscach niebezpiecznych na jezdni, zaś utrzymania istniejących znaków drogowych za czynności ściśle wykonawcze⁵³.

VI. Podsumowanie

Analiza orzeczeń sądów powszechnych wskazuje, że stanowisko judykatury w odniesieniu do kwalifikacji czynności zarządu drogami publicznymi jako wykonywania władzy publicznej lub czynności niewładczych jest aktualnie dalekie od jednolitości. W ostatnich latach nastąpiła wyraźna liberalizacja wykładni pojęcia wykonywania władzy publicznej, wskutek czego granica pomiędzy *imperium* a *dominium* uległa zatarciu. Nie sprzyja to pewności prawa. W świetle ogólnych zasad prawa cywilnego, w tym zasady równości, podmioty świadczące usługi powszechne powinny być, niezależnie od ich formy prawnej, traktowane równorzędnie z innymi podmiotami, gdy chodzi o ich odpowiedzialność.

Ewa Bagińska, Mateusz Kosmol

PROBLEM OF THE BASIS OF THE LIABILITY FOR ROADS MAINTENANCE IN THE LIGHT OF COURT PRACTICE

The liability of the State, local government and other entities of public law for public tasks, such as roads maintenance, has triggered several questions in the court practice. The historical private/public distinction is certainly the reason of several disputes and difficulties in dealing with models of public liability. The distinction is not clearly recognized by Polish courts who appear to follow two opposite trends. This paper's aim is to present the change in the case law of common courts and the Supreme Court. As nowadays more and

⁵² Zob. W.P. Keeton, *Prosser and Keeton on Torts*, 5th ed., 1984, § 131, s. 1054.

⁵³ Zob. E. Bagińska, *Zasady odpowiedzialności odszkodowawczej państwa...*, s. 52.

more private legal entities are entrusted with carrying out functions of the State, the Authors argue that the notion of „exercise of public authority” has become significant in finding the correct basis of state liability for maintaining the safety and quality of public roads.